

Absurdo que tengamos espacio para terminar amontonados

Alfredo Acle Tomasini©

¿Por qué los mexicanos nos hemos acomodado tan mal a lo largo y ancho del territorio nacional? En sólo tres áreas metropolitanas está asentado el 27 por ciento de la población. ¿Por qué éstas, en especial la Ciudad de México, evidencian un desarrollo urbano caótico sin visión de largo plazo que lenta e inexorablemente depreda el espacio, degrada la calidad de vida de sus habitantes y origina problemas muy complejos, cuya atención consume cantidades ingentes de recursos que las más de las veces sirven de paliativos y nunca logran convertirse en soluciones definitivas. ¿Por qué si todo esto es tan evidente no logramos corregir el rumbo?

Buena parte de las respuestas a estas interrogantes pueden encontrarse en un hecho paradójico que se da en la obra pública, porque si bien ésta se encuentra financiada mediante recursos de los contribuyentes y están destinadas para el uso público, la decisión de ejecutarlas depende de la voluntad personal de un servidor público, quien decide el qué, el cómo y el cuándo, lo cual hará de acuerdo a su criterio y conveniencia personal, sobre todo si tiene aspiraciones políticas. Es así donde se crea un divorcio entre la agenda ciudadana y la agenda individual del personaje efímero que considera su cargo como un escalón en su carrera.

Analicemos el caso de los ferrocarriles porque éste ha tenido y tiene importantes repercusiones en el desarrollo urbano del país. Para ello resulta interesante recordar que al inicio del siglo pasado, México contaba con una red ferroviaria importante y moderna para la época que servía para el transporte de personas y mercancías. Basta mencionar que el control de la misma dotó de gran movilidad al ejército revolucionario.

Pero en el México posrevolucionario las cosas dieron un vuelco. Si a principios del siglo pasado ocupábamos un lugar relevante en materia ferroviaria, ahora estamos en uno vergonzoso, lo cual ha tenido implicaciones en el desarrollo regional del país, el crecimiento y funcionamiento de las principales ciudades y en el consumo de energía. Todo ello, porque quienes debían de transformar dinero público en bienes públicos decidieron que era más conveniente hacer carreteras que construir ferrocarriles.

Hoy día parece increíble que pese a la extensión territorial del país no exista un servicio ferroviario de pasajeros y que muchos bienes que debieran transportarse por ferrocarril lo hagan por carretera, lo cual se traduce en mayores costos energéticos, contaminación y gastos de mantenimiento. Por su parte, ciudades como México, Guadalajara y Monterrey experimentan dos efectos negativos. En primer término, sus accesos carreteros viven una carrera perdida frente a un creciente tráfico de vehículos que cotidianamente ingresan y salen de ellas haciendo largas colas, y en segundo, la falta de medios de transporte eficientes hacia centros urbanos cercanos propicia el aumento de su población e inhibe el desarrollo de ciudades de tamaño medio. Situación que contrasta de manera frontal con lo que ocurre en aquellas economías a las que aspiramos

parecernos y cuyos asentamientos humanos tienen una mejor dispersión a lo largo de su geografía.

En esencia, las carreteras ofrecen una mayor rentabilidad política que los ferrocarriles. En primer lugar, porque con el mismo dinero se pueden construir más kilómetros, así el político en turno podrá presumir de logros en apariencia más voluminosos. En segundo porque, a diferencia del ferrocarril, el Estado construye la vía de comunicación y el privado pone el medio, lo que en el auge priista representó adicionalmente el uso de las concesiones como un mecanismo para extender su poder corporativo a través de permisionarios, cuyo éxito económico les permitió a un par de ellos convertirse en efímeros banqueros.

Si creemos que eso es cosa del pasado, basta observar lo que ha ocurrido en el Distrito Federal, donde por razones semejantes se ha establecido un régimen concesionado de transporte público mediante la circulación de autobuses en carriles confinados, donde el gobierno se encarga de la infraestructura y los privados de los vehículos, en lugar de optar por construir en armonía con las estaciones del Metro un sistema de tranvías, pese a que éstos son más eficientes en consumo de energía, impacto ambiental y tienen una vida útil mucho más larga.

De todos son los recursos, pero un puñado es el que decide qué hacer con ellos. El desarrollo regional y urbano del país no puede quedar al capricho de los próceres en turno, sino que requiere una visión de largo plazo que la sociedad conozca y apruebe. La misión del político sería continuar una tarea y no hacer lo que le plazca. Resulta absurdo que contemos con un espacio inmenso para terminar amontonados.

Twitter @AcleTomasini

www.acletomasini.com.mx